

深港经济合作与发展研究丛书

Shengang Jingji Hezuo yu Fazhan Yanjiu Congshu

深圳在泛珠江三角洲 经济圈的定位及发展路向

SHENZHEN ZAI FANZHUJIANG
SANJIAOZHOU JINGJIQUAN DE DINGWEI
JI FAZHAN LUXIANG

陈自元等 主编

人民出版社

深港经济合作与发展研究丛书

Shengang Jingji Hezuo yu Fazhan Yanjiu Congshu

深圳在泛珠江三角洲 经济圈的定位及发展路向

SHENZHEN ZAI FANZHUIJIANG
SANJIAOZHOU JINGJIQUAN DE DINGWEI
JI FAZHAN LUXIANG

陈自元等 主编

人民出版社

策划编辑:陈 登

装帧设计:肖 辉

图书在版编目(CIP)数据

深圳在泛珠江三角洲经济圈的定位及发展路向/陈自元等主编.

—北京:人民出版社,2005.11

(深港经济合作与发展研究丛书)

ISBN 7-01-005241-7

I. 深… II. 陈… III. 地区经济-经济发展-研究-深圳市

IV. F127.653

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 128527 号

深圳在泛珠江三角洲经济圈的定位及发展路向

SHENZHEN ZAI FANZHUSANJIAO JINGJIQUAN DE DINGWEI JI FAZHAN LUXIANG

陈自元等 主编

人民出版社 出版发行
(100706 北京朝阳门内大街 166 号)

北京新魏印刷厂印刷 新华书店经销

2005 年 11 月第 1 版 2005 年 11 月北京第 1 次印刷

开本:787 毫米×1092 毫米 1/16 印张:15.75

字数:254 千字

ISBN 7-01-005241-7 定价:29.00 元

邮购地址 100706 北京朝阳门内大街 166 号

人民东方图书销售中心 电话 (010)65250042 65289539

目 录

上篇 泛珠江三角洲经济圈横空出世

第一章 泛珠江三角洲经济圈的形成及发展	3
第一节 泛珠江三角洲经济圈的提出	4
第二节 泛珠江三角洲经济圈的设立目标、合作原则和机制	12
第三节 泛珠江三角洲经济圈设立的意义	19
第二章 泛珠江三角洲经济圈在中国经济中的地位 and 作用	27
第一节 泛珠江三角洲经济圈的优势、劣势分析	27
第二节 泛珠江三角洲区域合作的地位和目标	32
第三节 泛珠江三角洲经济圈在全球经济一体化中的定位	43
第三章 泛珠江三角洲经济圈与国内重要经济圈的比较分析	53
第一节 中国三大经济圈的比较分析	53
第二节 中国三大经济圈的相互竞争及相互融合	63
第四章 泛珠江三角洲经济圈的形成为深圳发展的影响	69
第一节 泛珠江三角洲经济圈的形成为极大地开拓了深圳背靠的腹地 ...	69
第二节 泛珠江三角洲经济圈的形成为极大地拓展了深圳的辐射力	71
第三节 “泛珠三角”经济整合给深圳带来新的巨大商机	76
第五章 深圳在泛珠江三角洲经济圈的定位	81
第一节 深圳的优势、劣势分析	81
第二节 深圳在泛珠江三角洲经济圈的定位：港、穗、深铁三角	

的重要一极	88
第三节 泛珠江三角洲经济圈的推动器	92

下篇 泛珠江三角洲经济圈中深圳的地位及发展路向

第六章 深圳与港澳的比较分析	99
第一节 深港澳的综合实力比较	99
第二节 深港的投资环境比较	113
第三节 深港经济的相互融合	118
第七章 深圳与广州的比较分析	125
第一节 深圳的忧患	125
第二节 深圳与广州综合实力比较	128
第三节 深圳与广州投资环境比较	132
第四节 深圳与广州的经济合作	139
第五节 深圳的定位	143
第八章 深圳与广东其他重要城市比较分析	149
第一节 深圳与广东其他重要城市的综合实力比较	149
第二节 深圳与广东其他重要城市的投资环境比较	156
第三节 深圳与广东其他重要城市的优劣势分析	166
第四节 深圳与广东其他重要城市的经济合作	172
第九章 港、穗、深在泛珠江三角洲经济圈的相互关系	178
第一节 深港：互补型的双子星座	178
第二节 穗港：加强经济衔接	185
第三节 穗、港、深合作：共同担当泛珠江三角洲经济圈龙头	192
第十章 深圳朝国际化城市迈进	195
第一节 深圳建设国际化城市的宏观背景	195
第二节 深圳建设国际化城市的模式选择	200
第三节 深圳建设国际化城市的对策	204

第十一章 深圳在泛珠江三角洲经济圈的前景展望	218
第一节 发展高科技产业	219
第二节 走适度重型化之路	225
第三节 建设高品位的国际化城市	230
第四节 加速赶超亚洲“四小龙”	233
第五节 深圳将在泛珠江三角洲经济圈大显身手	235
参考文献	244
后记	247

上 篇

泛珠江三角洲经济圈横空出世

第一章 泛珠江三角洲经济圈的 形成及发展

进入 21 世纪以来,谋求区域经济协调发展、合作共赢的热潮越来越高涨,区际间的经济合作已成为一大趋势。中国的区域经济发展战略,已开始出现从行政区经济向经济圈经济的重大转折。区域互动发展将成为 21 世纪我国经济发展的主要特征。顺应时代潮流,广东省委、省政府提出了从珠江三角洲至大珠江三角洲再到泛珠江三角洲的区域协调发展战略,与华南、西南等多省市达成共识并得到支持。

泛珠江三角洲经济圈的建立,有其深厚的经济、社会、地缘、历史、人文等方面的背景,其实质上是对珠江三角洲区域合作发展的一种升华。打开中国的版图,南部珠江水系很自然地吸引了我们的目光。珠江这条南中国最大的河流,其所包含的三大水系,把上游的云、贵、桂、赣和下游的粤、港、澳紧密地联系在一起;加上与广东山水相连的湖南、福建以及始与广东有着深厚渊源的海南,一个泛珠江三角洲经济圈呈现在人们面前。

随着粤港澳经济的快速发展,其对市场、资源的需求不断扩大;而粤港周边省区随着工业化进程的深入,在自身积累、内源发展的同时也希望获得足够的外力,尤其是希望从传统珠江三角洲地区获得更多资金、技术、管理经验,并拓宽通往国际市场的通道。大珠江三角洲(中国入世后,以广东、香港、澳门三个支点构成的大珠江三角洲经济圈正在加速形成,三地经济融合、合作升级的步伐正在全面加速)与周边省区经济发展的相互需要,以及已结成的紧密经贸合作关系,为大珠江三角洲和周边省区突破自然和人为的障碍,建立泛珠江三角洲经济圈,走向区域经济融合提供了动力和需要。

第一节 泛珠江三角洲经济圈的提出

泛珠江三角洲合作又叫“9+2”合作，主要是指沿珠江流域的广东、福建、江西、广西、海南、湖南、四川、云南、贵州等9个省（区），加上香港和澳门两个特别行政区在内的11个地区合作、共谋发展。这些地区直接或间接地与珠江流域的经济流向和文化有关，且在资源、产业、市场等方面有较强的互补性。这一计划由广东省倡导，得到了其他地区的热烈响应。泛珠江三角洲地区陆地面积为199.45万平方公里，人口4.46亿人，占全国陆地面积的20.8%，人口的34.8%。2002年泛珠江三角洲区域（含港澳）国内生产总值48424亿元，占全国（含港澳）的41.7%（按人民币与港币及澳门元1:1计算）；2005年上半年内地九省国内生产总值23563.77亿元，占内地国内生产总值的34.9%。

从2003年初开始，泛珠江三角洲地区就开始对其经济合作的内涵、作用、性质、趋势等展开研究工作，并谋求共识，积极争取中央支持，促进区域内资源有效利用和合理共享，努力开拓新领域、新途径、新空间，营造互补互利、互相促进、共同发展的区域经济发展“多赢”格局。2003年11月3日，中共中央政治局委员、广东省委书记张德江在“2003广东经济发展国际咨询会”上，第一次正式提出泛珠江三角洲概念，并向外界透露了打造“泛珠江三角洲经济圈”的计划，标志着泛珠江三角洲区域合作进入实质性阶段。

一、泛珠江三角洲经济圈建立的条件及内外因素

（一）泛珠江三角洲经济圈的地理人文简述

顾名思义，泛珠江三角洲经济圈是与珠江有着十分紧密关系的。

1. 珠江水系

珠江，又名粤江，是我国南方的最大河流，也是中国的第四大河。珠江原指广州到入海口96公里长的一段水道，因为它流经珠海岛而得名。如今它已作为西江、东江、北江和三角洲上诸河的总称。它的长度及流域面积在我国各大河流中均占第四位，而其径流量年平均3400亿立方米，仅次于长江居第二位。流域面积45.37万平方公里，约占长江流域面积的1/4。

珠江流经云南、贵州、广西、湖南、江西、广东6个省区。西江、北

江、东江在广东省三角洲网河区融会贯通，呈放射状河道河系，经虎门、蕉门、港奇沥、横门、磨九门、鸡啼门、虎踏门、崖门八大口门注入南海。

2. 经济互补

改革开放以来，由于地缘和文化上的相对接近，内地珠江流域九省区的历史往来早已呈“热恋”之势。粤港周边各省（区）有丰富的自然资源和劳动力资源；而毗邻港澳的广东，改革开放先行一步，有资金、技术、信息、人才、市场等方面的优势——这在客观上造成广东与周边省（区）在经济上有很强的互补性。由广东省提供的资料表明，随着区域合作在经济发展中的地位和作用日益突出，广东与周边八省（区）在交通、能源、旅游和劳务等方面的合作也越来越频繁。据不完全统计，“九五”以来，广东与八省（区）之间签订经济技术合作协议金额累计达 5500 多亿元，合作项目超过 8000 个。

（二）泛珠江三角洲经济圈建立的内部动因

泛珠江三角洲经济圈建立的内部动因归纳起来大致有以下几点：

1. 市场狭小：珠江三角洲的切肤之痛

广东产品外向型程度高，而国内市场开拓不够。这在很大程度上被归结为腹地狭小。广东位居东南一隅，开拓国内市场的区位优势远不及长江三角洲及环渤海地区。另有专家认为，一直以来广东经济外向型程度高，大进大出，也在一定程度上忽略了国内市场的拓展，更谈不上腹地的培育。

也因此，相对于长江三角洲、京津唐对周边地区的影响，珠江三角洲在周边省区的龙头地位还是不太明显。现在，大珠江三角洲启动，经济实力可与长江三角洲有一比，影响力将日渐增强；周边省区也急于寻找地区中心城市的带动，以求经济起飞。从而，珠江三角洲突破腹地狭小的掣肘，先扩大到大珠江三角洲，再与周边省区共同建立泛珠江三角洲经济圈，既有了需求，也有了可能。随着中国—东盟自由贸易区建设的推动，特别是中国内地与港澳建立更紧密经贸合作关系安排，大珠江三角洲经济圈将成为世界经济繁荣发展和最具活力的地区之一，广东和周边各省（区）的经济都会面临一个新的发展机遇，9 省（区）的经贸合作将会有更广阔的前景。

2. 南进北拓：与长江三角洲展开强势竞争

长期以来人们习惯地认为长江流域是上海及长江三角洲的腹地。这个观点在水上运输占主导地位的年代里可能是正确的，因为上海能够通过长江水

运方便地联系长江流域各省市。现在不一样了,铁路网、四通八达的高速公路网提供了更为便捷的运输,长江中上游省市不再是长江三角洲地区的排他性腹地了。事实上,就铁路运输而言,广州到武汉的时间比上海到武汉的时间要短两个小时。这表明,珠江三角洲向北拓展腹地是大有潜力的。因此,广东应展开“北伐”战略,向北拓展腹地,将湖南甚至湖北的一部分纳入珠江三角洲地区扩展服务的范围,增强珠江三角洲在中国经济版图中的地位。

近年来,为改善区域交通通道,拓宽省际间的交通动脉,广东与周边省(区)都加大投入,加快区域基础设施建设步伐。目前广东与周边八省(区)规划和在建的高速公路就有6条:往广西,有渝湛国道主干线湛江到粤桂交界段,广州至梧州高速公路;往湖南,有京珠高速公路小塘至广州段;往江西,有粤赣高速公路;通福建有汕汾高速公路、梅州到龙岩高速公路。

广东省规划与周边省份相连的铁路有:与福建相连的汕潮漳铁路,与江西相连的龙赣韶铁路,与广西相连的黎湛铁路、洛湛铁路、罗定至岑溪地方铁路,与海南相连的粤海铁路,与湖南相连的武广客运专线。针对京广线南段运能紧张状况,铁道部已把武广客运专线列入国家铁路网中长期规划,专线北起武昌,南到广州,客货分流,计划在2003年到2007年实施。

3. 区域整合:变换思路海阔天高

随着中国—东盟自由贸易区的建设,澜沧江—湄公河“黄金水道”、中缅公路、泛亚铁路的建设,广东获得空前的向西、向南拓展的经济腹地与发展空间。

广西和云南与东南亚国家“山脉同缘,江河同源”,拥有我国通往东南亚的最重要的战略通道,区位优势不言而喻。在中国—东盟自由贸易区进军东盟大市场,华南、西南各省(区)有得天独厚的地缘、人缘优势。并且,广东作为世界上主要的工业制造中心之一,与东盟在制造业和技术结构方面存在着巨大的互补空间。因此,内地9省区在中国—东盟自由贸易区的建立与发展中,联手进军东南亚经济圈,具有重要的战略意义。一方面,加强与周边省(区)的合作,将大大扩展广东及珠江三角洲的发展空间。另一方面,广东周边省区可以获得广东的技术、资金等优势,在吸收产业转移的同时,形成自身的主导产业,拓展与东盟的经贸关系。

(三) 泛珠江三角洲经济圈建立的外部动因

珠江三角洲地区历来是经济发展的前沿阵地,其具有力争先锋的条件和

要求,但是,在当前国际国内区域整合力度不断增强的条件下,其发展优势面临挑战。当前,通过培育和开发区域统一市场,挖掘区域市场潜力已成为推动区域经济增长的主要手段,因此,建立泛珠江三角洲经济圈的是巩固地区发展优势,应对区域竞争的必然结果。

有迹象表明,长江三角洲各省市经济发展正在全面提速,传统珠江三角洲区域的地缘优势急剧下降,处于其“心脏”的广东经济的排头兵地位面临严峻挑战。根据国家统计局的数据,2004年,虽然广东省经济增长的步伐依然强劲,GDP、规模以上工业增加值、进出口额、社会商品零售额以及城镇居民可支配收入等经济总量值保持了全国第一,但从相对数来看,2004年广东省在GDP、规模以上工业增加值等经济指标的增速上丧失了领先的地位。投资作为拉动经济的三驾马车之一,广东省已经不占绝对优势。2004年的城镇固定资产投资总额江苏高出广东102.57亿元。更新改造投资近三年平均增长率江苏高出广东3个百分点。外商直接投资增速差距更明显,近三年年均增长率广东只有10.4%,而江苏已达25%。长江三角洲经济发展态势如此之好,主要原因在于投资者对其区域统一大市场的预期与看好。决定经济发展的因素无非是市场要素、资源要素和制度改革的有机结合。没有障碍和交易壁垒的统一共同市场及相应的统一共同市场法则,意味着消费、出口和投资三大市场需求潜力放大,意味着制度协调、资源配置两个效率的改善,意味着要素集聚能力提高。区域统一大市场的“制度协调效应”、“资源互补效应”和“需求放大效应”对经济发展的推动,已为欧美国家的成功经验所证实。

目前,长江三角洲和珠江三角洲地区都具备连接国际市场的地缘优势。但是长江三角洲地区发达的跨区域快速交通网络,把以上海为中心的近20个接近或达到现代化水平的大中城市连为一体,把山东、安徽等邻近省市纳入为市场腹地。同时,资源流动使用、产业发展定位等社会经济制度也在统一协调推进,区域统一大市场的雏形已现,要素配置效率和集聚能力大幅提高。相比较而言,珠江三角洲地区拥有发达富裕的城市群,基础设施也较完善,且大量共处一省之内,制度更加协调,统一市场已初步形成。但其本身拥有的资源总量(特别是科技教育资源)、GDP、居民收入等经济总量不及长江三角洲地区的一半,市场规模明显偏小,市场需求潜力有限。因此,珠江三角洲地区必须积极主动、有步骤、有计划地推进统一大市场的建设。首

先,发展和利用好珠江三角洲统一市场相对成熟的优势,这是其扩大和提高的基础。利用现有软硬件设施、制度创新、产业布局等统一市场基础,进一步发挥省级政府部门对产业布局、交通基础设施、科技教育资源、环境保护等方面的规范调控职能,统一部署,清除内部市场障碍,做到有序发展。其次,加快推进大珠江三角洲区域统一大市场建设。CEPA的顺利签署为大珠江三角洲统一市场的形成提供了条件和动力。CEPA为消除内地与港澳之间资源要素和企业产品自由流动门槛,逐步达到产品市场一体化和投资市场自由化,提供了保障,这是大珠江三角洲地区构建区域统一大市场的最好机遇。最后,将泛珠江三角洲经济圈建设提上议事日程,把大珠江三角洲扩展为大华南经济协作区,使之成为中国—东盟自由贸易区的核心区域,充分放大大大珠江三角洲的市场需求潜力。

二、泛珠江三角洲的提出过程

(一) 泛珠江三角洲经济圈建立的酝酿

早在2000年,社科院的一些专家学者就提出了泛珠江三角洲区域经济合作的设想,不过那时没有用泛珠江三角洲这个概念,而是用了泛珠江经济合作圈的说法。广东省社科院2000年所承担的课题中,有一项即是有关广东如何率先实现现代化的调研。在经过一定的调查研究和理论认证之后,承担该课题的专家学者认为,广东实现现代化的关键是要有一个经济发展的腹地,并因此提出泛珠江经济合作圈的构想,希望借助珠江区域其他省区在能源、劳动力等方面的优势进一步推动广东的对内及对外开放,促进广东经济发展。

2003年4月10日至15日,在南粤干群奋力抗击突如其来的非典型肺炎时,中共中央总书记、国家主席胡锦涛,中共中央政治局常委、国务院总理温家宝先后视察广东,为广东夺取抗击非典和发展经济双胜利指明了方向、增强了信心。

总书记深情寄望广东,坚持全面的发展观,认清形势、抓住机遇,加快发展、率先发展、协调发展,在全面建设小康社会、加快推进社会主义现代化进程中更好地发挥排头兵作用。胡锦涛同志视察南粤,为广东指明了发展的目标和道路,同时也为泛珠江三角洲经济圈的建立埋下了伏笔。

2003年12月23日至24日,在广东省委九届二次全会上,张德江代表省常委会作重要讲话时再次指出:“要清楚地认识到,追兵就是标兵,紧

追广东的省、区、市就是广东学习的榜样；对手就是老师，广东的竞争对手就是广东最好的老师。”这或许可以理解为广东新一轮经济社会发展潮的先声，也是建立泛珠江三角洲经济圈的前奏。

近年来广东省委、省政府加大区域协调发展的力度，珠江三角洲产业升级提速，清远、肇庆、河源等山区奋起直追，粤东开始走出低谷，粤西临海工业生机勃勃。在中央政府与港澳特区政府签署 CEPA 协议（更紧密经贸关系）之后，粤港澳大珠江三角洲合作更趋紧密，为泛珠江三角洲经济圈战略构想的提出打下了坚实的基础。

（二）泛珠江三角洲经济圈概念的提出

过去二十多年，借改革开放之风，港商大举北上，港粤形成“前店后厂”格局，双双获益。如今，面对世界政经新形势及亚洲多个地区的后来居上，粤港合作急需“二次创业”、实现新突破。

为促进内地和香港经济的共同繁荣与发展，加强双方与其他国家和地区的经贸联系，内地与香港于 2003 年 6 月 29 日在香港达成《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》；内地与澳门也于 2003 年 10 月 17 日在澳门达成《内地与澳门关于建立更紧密经贸关系的安排》。

随着 2004 年新年钟声的敲响，世人瞩目的《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》、《内地与澳门关于建立更紧密经贸关系的安排》（CEPA）及其附件正式开始全面实施。在 CEPA 实施之后，粤港澳三方的合作可谓是高潮迭起好戏连台，三方已经形成三赢的态势。大珠江三角洲的合作不断升温成为泛珠江三角洲经济圈建立的客观基础。

2003 年 8 月，由广东省发展改革委员会牵头，在广州召开了泛珠江三角洲 9 省区发改委主任联谊会。会议商定，积极探索内地 9 省区与港、澳两个特别行政区共建“9+2 泛珠江三角洲经济协作区”的可行性，并在取得广泛共识的基础上，协调的层次提升到省（区）级政府联席会议的形式，形成“9+2”首脑级的联席会议制度，共同推进这一区域经济协作体系的建设。

2003 年 9 月，中共中央政治局委员、广东省委书记张德江在全省地厅级领导干部学习“三个代表”重要思想研讨班开班典礼的讲话上，首次明确提出了泛珠江三角洲区域协作的概念，指出，要“积极推动与周边省区和珠江流域各省区的经济合作，充分发挥广东作为华南地区经济中心、中南地区对外联系门户和大西南地区出海通道的作用，构筑一个优势互补、资源共享、

市场广阔、充满活力的区域经济体系”。在此基础上，积极推动建立“9+2”协作机制，使这一地区成为带领中国全面建设小康社会、加快基本现代化的引擎之一。

这一概念的提出，在国内外引起了巨大的反响。广东省各有关部门和地区，也正通过各种有效的渠道和形式，积极谋求与其他省区的经济合作。2003年10月11日，广东省科技厅与各省区签署了《泛珠江三角洲区域科技创新合作框架协议》。广东省交通厅也与周边8省区交通部门就交通网络规划衔接、省际通道对接、交通运输管理和协作等，达成了一系列合作的意向。这些具体的部门协作计划，将有力地推动加快形成一个9省区之间全方位、多层次的合作关系格局。

2003年11月3日，以“国际竞争力与广东发展”为主题的“2003广东经济发展国际咨询会”开幕，广东省委书记张德江对出席会议的21位国际顾问表示：“包括港澳在内，大珠江三角洲是世界上现在最繁荣、最有发展潜力的地区之一。我们正在谋划广东，包括香港、澳门以及广东周边的9个省区的泛珠江三角洲的合作，这是更具潜力的大事。”这是第一次在正式场合提出泛珠江三角洲概念，标志泛珠江三角洲区域经济圈的建设进入实质性阶段。

CEPA的签署，为粤港澳经济融合提供了新的契机；而“9+2泛珠江三角洲经济协作区域”浮出水面，又扩大了华南经济圈的市场空间。同时，一些区域发展的实践再次证明，资本的涌入首要关注的是区域经济状况和投资大环境，区划色彩日渐减弱，大经济概念日趋强化。广东提出泛珠江三角洲的概念，旨在突破地域限制，以内地相邻9省区和港澳地区的整合，实现新一轮发展。以粤港澳的充裕资金、加上“9+2”省区的科技力量，融入广东这个世界级的制造中心，形成“研发—技术—产业”链后，广东新一轮技术创新革命即将到来。

（三）泛珠江三角洲经济圈的正式实施

从珠江三角洲到大珠江三角洲，从大珠江三角洲到泛珠江三角洲，这是广东着眼于未来20年持续发展的战略抉择，这是广东经济力争在全球主流化的关键一步。

2003年11月11日，中国泛珠江三角洲区域创新合作第二次会议召开，来自内地9省（区）的科技厅厅长及香港和澳门主管科技的官员在广州进行

一番“碰撞”后达成初步协议：“9+2”将建立泛珠江三角洲区域科技联席会议制度，并将联合开展区域科技发展战略研究，制定涵盖整个区域的科技发展战略、中长期科技创新体系的建设规划。

此外，泛珠江三角洲经济圈每年举行一次各省（区）交通厅长联席会议，由各省区轮流召集。在此基础上，为协调周边五省区省际干线公路建设，经过认真沟通和协商，广东省交通厅分别与周边五省区（福建、江西、湖南、广西、海南）交通厅签订了《省际公路规划建设备忘录》，就省际干线公路的规划衔接达成了共识。双方同意在今后的省际高速公路和国道建设、改造中加强沟通，尽量做到建设同步、相互衔接，充分发挥路网效益。

完善的交通基础设施在构筑“9+2”区域经济体系中起着无法替代的作用，因此，完善广东省交通公路网络是实施整个战略的重要一环。当前，广东现有的交通网络已经基本上可以满足与泛珠江三角洲经济圈各省（区）间的交流与合作。今后，为进一步构筑更扎实的交通基础设施，加快缩短泛珠江三角洲区内各省（区）之间的时空距离，广东目前已经加快了出省通道特别是高速公路和省际干线公路的建设。预计至2007年，广东将全面打通出省通道，真正成为“大华南”的交通枢纽中心，整个公路网能适应社会发展并略有超前。

在铁路方面，铁道部与广东省已就广东铁路规划与建设达成共识，珠江三角洲地区将建设高速铁路交通网络，铁道部亦将投入资金参与珠江三角洲城际轨道建设。其中最具代表及影响力的就是京广客运专线计划。

京广客运专线建成后，现有的老京广线将用于货运和普通客运。全新的京广客运专线时速将高达每小时300公里，这样一来，广州到周边省市地区的时间将大大缩短，如广州到长沙只需3小时，到武汉5小时，到北京也只需11小时，专家预计能在2015年之前建成。

在城际轨道方面，根据初步方案，广东省2010年前将建成由两条主轴线（广州至珠海、广州至深圳）和联络线（中山至虎门）组成的珠江三角洲城际快速轨道主干网络，使城市快速轨道交通覆盖广东经济最发达的环珠江口核心地区，有效缓解该地区的交通紧张状况，争取在2010年建成高速铁路约375.7公里，总投资约784.5亿元。

此外，一批与周边省份铁路连接的规划与构想纷纷涌现。广东省规划与周边省份相连的铁路有：与福建相连的汕潮漳铁路，与江西相连的龙赣韶铁